

Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest se rencontrèrent précisément au même endroit et à la même date. Les agriculteurs répondirent à l'invitation au nombre de 75, et le menèrent même d'avoir recours aux armes contre les sociétés ferroviaires, si les conditions n'étaient pas améliorées dans un avenir rapproché. Motherwell réussit à les convaincre qu'une mesure concertée et constructive serait plus efficace et proposa de créer une association (ou une coopérative), qui aurait plus d'influence. Par voie de scrutin, les cultivateurs décidèrent de créer la *Territorial Grain Growers Association* et W. R. Motherwell en fut élu président, lors de la première réunion, tenue en février de l'année suivante. L'association devint la première coopérative agricole à agir avec succès au nom de ses membres. En 1902, la récolte fut exceptionnelle, de sorte que les wagons disponibles n'étaient pas assez nombreux. Les modifications de 1902 à la Loi du Manitoba sur le blé contenaient des dispositions touchant les agents ferroviaires, desquels relevait la tenue des livres relatifs à l'expédition du blé. Or, de l'avis des cultivateurs, l'agent du Pacifique-Canadien à Sinitulua (localité située à quelques milles au sud d'Indian Head), n'aurait pas les wagons selon l'ordre dans lequel ils étaient demandés, et partant, n'obtenait pas la Loi. L'association demanda aux cultivateurs de faire des dépositions sous serment, si bien que, la cause ayant été portée devant les tribunaux, l'agent ferroviaire fut reconnu coupable et mis à l'amende. Le succès remporté par l'association dans sa lutte contre le monopole du Pacifique-Canadien poussa les cultivateurs des autres provinces à s'organiser entre eux de la même façon. C'est ainsi que la *Manitoba Grain Growers Association* vit le jour en 1903 et l'*United Farmers of Alberta*, en 1905.

Lors de la création de la province en 1905, la *Territorial Grain Growers Association* prit le nom de *Saskatchewan Grain Growers Association*, qui devint par la suite le puissant organisme connu aujourd'hui sous le nom de *Saskatchewan Wheat Pool*. Au cours d'un pique-nique donné en son honneur après qu'il eut annoncé sa retraite à la Chambre des communes, en 1940, W. R. Motherwell a déclaré: «Lorsqu'un homme prend sa retraite à 80 ans, on ne peut pas dire qu'il soit un lâcheur.» La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a recommandé, en mai 1966, qu'il soit déclaré Canadien éminent, en raison de son dévouement incessant pour la cause de l'agriculture au Canada. La Commission a aussi recommandé de déclarer la ferme de M. Motherwell lieu historique national pour les raisons précitées, mais aussi parce que les bâtiments sont typiques des constructions en pierre taillées des Prairies, dont il ne reste que quelques exemples au Canada.



Les guides des parcs historiques nationaux seront vêtus de bleu

Dès cet été, une centaine de guides des parcs historiques nationaux du Canada porteront un nouvel uniforme à la mode. Les guides (tous des étudiants d'universités) abandonneront l'habit kaki pour un uniforme de couleur bleu sarcelle.

Le costume du personnel féminin consistera en une robe simple, sans manches, taillée suivant la ligne A, et d'une veste mi-ajustée, cessant aux hanches. Le personnel masculin portera un veston droit de couleur bleue et un pantalon de flanelle grise.

Les guides travaillent de mai à la fin d'août. Ils doivent renseigner les visiteurs sur le thème particulier d'un lieu, aider les surintendants pour ce qui est de la sécurité, de l'entretien et de l'administration, donner les premiers soins, et diriger les services destinés aux visiteurs.



Le Service des lieux historiques nationaux s'intéresse au canal Rideau

Les représentants du Service des lieux historiques nationaux jouent un rôle consultatif auprès du Comité d'étude du canal Rideau, formé de membres du gouvernement fédéral et du gouvernement ontarien.

Le Comité, qui se réunit à plusieurs occasions au cours de l'année, a tenu sa première assemblée en juillet 1966, afin de discuter de l'avenir du canal qui relie Ottawa à Kingston sur une distance de 123 milles. Le groupe d'étude, présidé par les fonctionnaires du ministère des Transports, duquel relève le réseau, se compose de membres du ministère des Travaux publics et du ministère des Forêts et du Développement rural, ainsi que des ministères ontariens du Tourisme et des Terres et Forêts.

Le Comité a été créé aux fins d'étudier les possibilités d'aménager le canal Rideau en un important secteur récréatif. Le nombre d'adeptes de la navigation de plaisance sur ce cours d'eau a tellement augmenté, ces dernières années, qu'il en est résulté une certaine congestion dans la circulation sur cette voie, tandis que s'accroissent les besoins de terrains de camping et de ports de plaisance. Afin d'accélérer la circulation, les écluses de Newboro et de Black Rapids ont été munies de commandes électriques. Les mesures éventuelles devant améliorer les installations riveraines dépendront des conclusions du groupe d'étude.

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a déclaré lieu historique national, en octobre 1967, tout le réseau du canal Rideau, lequel comprend 47 écluses en maçonnerie, plusieurs barrages, des blockhaus, ainsi que les bâtiments des préposés aux écluses. La Commission a aussi recommandé que l'ensemble du réseau soit aménagé à titre de parc historique national. Le réseau a une caractéristique historique unique, en ce sens que les écluses, sauf celles qui sont munies de dispositifs électriques, fonctionnent encore d'après les principes en vigueur à l'époque de leur construction, au début du XIXe siècle.

La construction du canal Rideau a été un exploit. En effet, sous la direction de l'ingénieur royal, le colonel John By, les membres du Corps du génie ont mis six ans à le construire, sans avoir recours à des voies d'accès pour transporter les lourds matériaux. Pour exécuter certains travaux, le colonel By a dû compter sur des entrepreneurs particuliers

qui, pour la plupart, n'avaient aucune expérience de ce genre de travail. L'une des constructions les plus importantes, le barrage des chutes Jones, comptait en 1830, année où les travaux furent terminés à cet endroit, parmi les trois plus grands du monde.

Construit de 1826 à 1832 pour servir de voie de communication entre Montréal et Kingston en cas d'invasion par les Américains, le canal n'a jamais servi à cette fin. Par ironie du sort, le réseau est aujourd'hui relié aux voies fluviales de l'est des États-Unis, la rivière Richelieu, le fleuve Hudson, la voie dite *Intercoastal*, et avec le Mississippi. Chaque été, des centaines d'Américains «envahissent paisiblement» le Canada afin de faire le voyage de Kingston à Ottawa, à bord de leurs bateaux.

Le canal a contribué à la colonisation de l'est de l'Ontario et a servi au transport des matériaux destinés à la construction des voies ferrées et des bâtiments, jusqu'à ce que les voies terrestres rendent le transport plus efficace.

Le Service des lieux historiques nationaux a rédigé un document sur l'histoire du canal Rideau et sur ses caractéristiques, et l'a présenté au Comité d'étude. Le ministère des Transports consulte le Service, depuis 1962, au sujet de la restauration des bâtiments actuels et à l'égard de la conception des nouveaux bâtiments à proximité des écluses. Le Service a récemment conseillé le ministère des Transports sur la rénovation des blockhaus à Narrows et à Newboro.

New Exhibit in Coteau-du-Lac National Historic Park, P.Q.

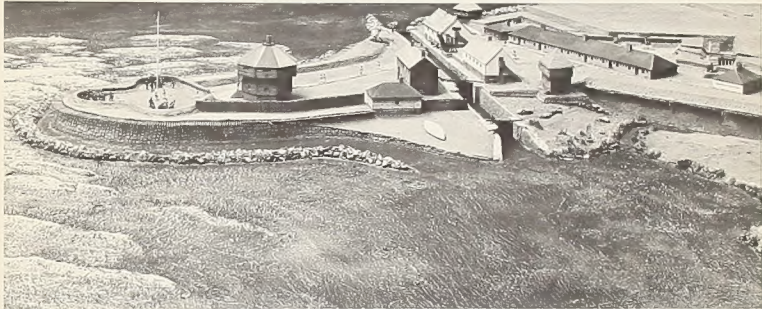
A new exhibit has been installed in this park, the site of a canal and its defence works bypassing a stretch of rapids between Lake St. Louis and Lake St. Francis in the St. Lawrence River. Coteau-du-Lac (28 miles up-river from Montreal) was, from 1780 to 1848, a necessary link between Montreal and Upper Canada for the transportation of goods and supplies.

Archaeologists, who began working during the summer of 1966, uncovered the foundations of three blockhouses, a powder magazine, storage sheds, and canal walls. After the historical features had been recorded, masons stabilized the ruins to prevent erosion.

Ten colourful, illustrated panels tell the story of the canal, which was built during the American Revolution to speed the passage of goods to British-held colonies. Fortifications

were built around the canal during the War of 1812, when Canada's security was once again threatened.

Artifacts found during the excavations, such as Indian bone and stone tools and hunting gear, in addition to material relating to the military and civilian occupation, are on display. The centre will open in May 1969.



New National Historic Park

3 1761 1176979 2



National Historic Parks news

1 Published bi-monthly by the National and Historic Parks Branch under the authority of the Honourable Jean Chrétien, P.C., M.P., B.A., LL.B., Minister of Indian Affairs and Northern Development.

Prepared by the Conservation Group, Information Services.

Design: Gottschalk + Ash Ltd.

The home of William R. Motherwell (1850-1943), founder of the first effective co-operative in Western Canada, the *Territorial Grain Growers Association*, has been acquired by the federal government for a national historic site. The National Historic Sites Service will work with the Federal Department of Agriculture and the Province of Saskatchewan to prepare the eight-acre homestead as a tribute to Motherwell's contribution to Canadian agriculture. The home is located near Abernethy, about 75 miles east of Regina.

The difficult task of relating in a nine-room house the story of a man who retired at 80 after three careers is expected to be completed by 1971, when it will be opened as a national historic park. A frame and stone building on the property, used by Motherwell as a barn, will house the agricultural exhibits.

W. R. Motherwell spent almost sixty years reasoning, persuading, and fighting, with considerable success, in the interest of the Canadian farmer. In the final phase of his lifelong crusade, as Minister of Agriculture in the Mackenzie King Government, 1921 to 1930, he introduced reforms which have had long-lasting effects on Canadian agriculture. The standardization and grading of agricultural products in co-operation with provincial authorities so they would be able to compete favourably on world markets, and offer the home consumer a degree of protection until then unknown, a research program which developed several varieties of rust-resistant wheat, and the establishment of restricted areas from which tubercular cattle were eliminated were all instituted during the time he was a member of the Cabinet.

Prior to becoming federal Minister of Agriculture, Motherwell had established a reputation for agricultural innovation and reform, first in his home district of Abernethy, and then as the Minister of Agriculture in the government of the new Province of Saskatchewan, created in 1905. He applied effectively the techniques of scientific agriculture learned as one of the first graduates of the Ontario College of Agriculture, Guelph.

In the provincial post which he held for 14 years, he instituted a program to instruct farmers in good farming practices and set up a municipal-provincial hail insurance plan.

Another of his achievements was the establishment of co-operative associations which combined local ownership of farming equip-

ment and facilities with government participation in the processing and sale of produce. It was, however, his first occupation, that of a prairie farmer, which laid the ground work for the influence he was to have later in the province and throughout the country.

Motherwell was raised on a farm near Perth, Ontario. He was 22 years old when he arrived in the Abernethy district in 1882. For the next twenty years he experienced with different types of grain, and made many suggestions to his neighbours for the improvement of quality and quantity of their crops. He left fields fallow in the summer to keep moisture in the soil. To ensure against total financial loss in case of drought, he raised livestock purchased in the east, and never ceased to urge prairie farmers to diversify their farming operations.

Around the turn of the century, most farmers in the Abernethy area were settled and producing more crops than the transportation system could handle. Loading platforms were insufficient at the railroad shipping point in Indian Head, about 25 miles from Abernethy. Railroad agents did not always distribute cars on a first-come, first-served basis. Elevator companies often downgraded the product and deprived the farmer of a just price.

Late in 1901, W. R. Motherwell and his neighbour, Peter Dayman, who had for some time been concerned with improving shipping conditions, decided that they would call a meeting of farmers to discuss what action could be taken. They sent letters inviting farmers to a meeting in Indian Head, on December 18, 1901. Since the Premiers of Manitoba and the North West Territories were meeting in the town on the same day, Dayman and Motherwell knew there would be more farmers in Indian Head than usual. Seventy-five angry homesteaders came to the gathering, some of them threatening to take up arms against the railroad companies if conditions did not improve. Motherwell convinced them that constructive, concerted action would be more useful and suggested that as an association, or co-operative, they would have more influence. The farmers voted to create the *Territorial Grain Growers Association* and at its first meeting in February of the next year elected W. R. Motherwell as President.

The Association became the first farmers' co-operative to act successfully on behalf of its members. In 1902 there was a bumper crop



and, as a result, a shortage of freight cars. The 1902 amendments to the Manitoba Grain Act laid out specific powers for railroad agents who kept the books for the shipments of grain. The CPR agent at Sintuluta (a few miles south of Indian Head) was not, according to the farmers, distributing railroad cars in the order they were applied for and was therefore contravening the Act. The Association asked the farmers to swear out affidavits and in the ensuing court case, the Association versus the Agent, the agent was found guilty and fined. The success of the Association in combatting the monopoly of the C.P.R. was encouraging, and farmers in other provinces began to organize themselves. The Manitoba Grain Growers Association was formed in 1903 and the United Farmers of Alberta in 1905.

In 1905, when the Province was created, the Territorial Grain Growers Association became the Saskatchewan Grain Growers Association and the latter eventually became the powerful organization of today, the Saskatchewan Wheat Pool. W. R. Motherwell retired from the House of Commons in 1949 and remarked at a picnic in his honour, "When a man drops out at 80, one can not say he is a quitter". The Historic Sites and Monuments Board of Canada recommended in May 1966 that he be declared an eminent Canadian for his energetic life-long service to Canadian agriculture. The Board also designated his homestead as a national historic site, because of its association with the man, but also because it is one of the few remaining examples of a cut-stone prairie homestead in Canada.

Teal Blue Look For National Historic Parks' Guides

This summer about one hundred guides in Canada's National Historic Parks will be wearing smart new uniforms of contemporary styling. The guides, all university students, will shed their khaki clothing for teal blue uniforms of terylene and wool. The women's costume is a simple, sleeveless, A-line dress, topped with a semi-fitted, hip-length jacket, and matching buttons. The men will wear blue, single-breasted, three-button, single-vent jackets with notched collar. Grey flannels will complete the uniform. The guides work from May to the end of August. They are responsible for informing visitors about the theme of a particular site, for assisting the Superintendents in security, maintenance, and administration of the parks, and for providing first aid, and directions to visitors' services.



National Historic Sites Service Interest in Rideau Waterway

National Historic Sites Service representatives are playing an advisory role on the Canada-Ontario Rideau Canal Study Committee. The Committee, which meets several times a year, held its first meeting in July 1966, to discuss the future of the 123-mile waterway which links Ottawa and Kingston. The study group is chaired by the Department of Transport (which operates the system) and made up of members of the Departments of Public Works, Forestry and Rural Development, and the Ontario Departments of Tourism, Lands and Forests. The committee was formed to study alternatives for the development of the Rideau Waterway as a major recreational area. The popularity of the waterway among pleasure boaters has in recent years resulted in traffic jams and a shortage of camping facilities and marinas along the route. In order to speed up the traffic the locks at Newboro and at Black Rapids have been electrified. What steps will be taken to improve facilities along the banks will depend on the study group's conclusions.

The entire Rideau system—47 masonry locks, several dams, blockhouses, lockmaster's residences—was named a national historic site by the Historic Sites and Monuments Board of Canada in October 1967. The Board also recommended that the whole system be made a national historic park. It is a unique historic site in that its locks (except for the two which have been electrified) still operate on the same principles as they did when built early in the 19th century.

The Rideau canal construction was a phenomenal engineering feat in its day. Under the direction of Royal Engineer, Colonel John By, it was built in six years, without access roads to haul heavy materials. Colonel By also had to depend on individual contractors along the way to complete projects in which few of them had ever had any experience. One of the most impressive structures, the dam at Jones Falls, was at the time of its completion in 1830 one of the three largest of its kind in the world.

Constructed between 1826 and 1832 as an alternate military route between Montreal and Kingston in case of an American invasion, it was never used for its original purpose. Ironically, today it connects with water routes of the eastern United States, the Richelieu River, the Hudson and Intercoastal route, and with

the Mississippi. Every summer, hundreds of American boaters peacefully invade Canada to make the scenic trip from Kingston to Ottawa.

The canal helped to open eastern Ontario for settlement and was used to transport building and railroad construction materials until roads made land transport more efficient. The National Historic Sites Service has prepared an inventory and a documentary history of the Rideau Waterway which it has presented to the study committee. Since 1962, the Department of Transport has consulted the Service about the restoration of existing buildings and about designs for new buildings beside the locks. Recently the Service advised the Transport Department on the restoration of the blockhouses at Narrows and Newboro.

Nouvelle exposition au parc historique national de Coteau-du-Lac

Ce parc comprend des ouvrages de défense et un canal permettant d'éviter les rapides situés entre le lac Saint-Louis et le lac Saint-François, sur le fleuve Saint-Laurent. De 1780 à 1848, Coteau-du-Lac (établissement situé à 28 milles en amont de Montréal) était un lieu indispensable entre Montréal et le Haut-Canada pour ce qui est du transport des produits et des approvisionnements. Les archéologues, qui travaillaient sur cet emplacement depuis l'été de 1966, ont mis au jour les fondations de trois blockhaus, d'une soule aux poudres, d'entrepôts et certaines parties des murs du canal, vestiges que des maçons ont entrepris de protéger contre l'érosion, après que furent consignés les particularités historiques de ce lieu. Dix panneaux attrayants et illustrés racontent l'histoire du canal, construit au cours de

la révolution américaine afin de hâter la livraison des approvisionnements vers les colonies britanniques. Les ouvrages de fortification situés près du canal ont été construits au cours de la guerre de 1812, lorsque la sécurité du Canada a de nouveau été menacée. L'exposition comprend les artefacts découverts au cours des fouilles (outils en os et en pierre, et articles de chasse de fabrication indienne), ainsi que du matériel se rapportant à l'occupation civile et militaire. Le centre sera inauguré en mai 1969.



1 Publication bimestrielle de la Direction des parcs nationaux et des lieux historiques publiée avec l'autorisation de l'hon. Jean Chrétien, C.P., député, B.A., L.L., ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Groupe de la conservation Services d'information. Présentation: Gottschalk + Ash Ltd.

Nouvelles des parcs historiques nationaux

Nouveau parc historique national

Le gouvernement fédéral a acquis, à des fins de parc historique national, la maison de William R. Motherwell (1860-1943), fondateur de la première coopérative qui ait fonctionné dans l'Ouest du Canada: la *Territorial Grain Growers Association*. De concert avec le ministère fédéral de l'Agriculture et le gouvernement de la Saskatchewan, le Service des lieux historiques nationaux aménagera le domaine de huit acres, rendant ainsi hommage à Motherwell, qui a grandement contribué à l'essor de l'agriculture canadienne. La propriété se trouve près d'Abernethy, à 75 milles environ à l'est de Regina. La tâche difficile consistant à mettre en valeur, dans une maison de neuf pièces, l'histoire d'un homme qui a pris sa retraite à 80 ans, après avoir exercé trois carrières, sera vraisemblablement terminée vers 1971, année où le domaine sera inauguré à titre de parc historique national. Un bâtiment de pierre et de bois utilisé comme grange par Motherwell, servira de lieu d'exposition des articles agricoles.

W. R. Motherwell a passé près de 60 ans à lutter avec succès pour la cause des agriculteurs canadiens. Devenu ministre de l'agriculture dans le gouvernement de Mackenzie King (de 1921 à 1930) à la fin de sa carrière, il introduisit des réformes qui ont eu de grandes répercussions sur l'agriculture au Canada. C'est au cours de son mandat que furent réalisés les projets suivants: l'uniformisation et le classement des produits agricoles, en collaboration avec les autorités provinciales, de façon qu'ils puissent rivaliser avec les autres produits sur le marché mondial et offrir aux consommateurs locaux un degré de protection jusque-là inconnu; le programme de recherche qui a conduit à la création de plusieurs variétés de blé protégées contre la maladie de la rouille; et la création de zones désignées, dont on retirait les bestiaux lubriculeux afin de les abattre.

Avant de devenir ministre fédéral de l'Agriculture, Motherwell était déjà réputé pour les réformes et les innovations qu'il avait introduites en matière d'agriculture dans le district d'Abernethy, et aussi comme ministre de l'Agriculture en Saskatchewan, province qui venait d'être créée en 1905. Il appliqua avec efficacité les techniques de l'agriculture scientifique qu'il avait apprises à l'Institut agricole de l'Ontario, à Guelph, dont il fut l'un des premiers diplômés.

Au cours de son mandat de quatorze ans, à titre de ministre provincial de l'Agriculture, il a institué un programme visant à initier les cultivateurs aux meilleures techniques agricoles; de plus, il a élaboré un régime municipal-provincial d'assurance contre les orages de grêle. Parmi ses réalisations, citons la création d'associations coopératives, assurant une collaboration étroite entre les propriétaires d'installations et d'équipements agricoles et le gouvernement, ce dernier contribuant à la transformation et à la vente des produits. C'est cependant en sa qualité de cultivateur des Prairies, sa première occupation, qu'il exerça une influence prépondérante dans sa province, puis dans tout le pays. Motherwell a grandi sur une ferme située près de Perth (Ontario). Il avait 22 ans lorsque, en 1882, il arriva dans le district d'Abernethy. Pendant 20 ans, il mit à l'épreuve divers genres de grains et suggéra à ses voisins des moyens efficaces d'améliorer la qualité et la quantité de leurs récoltes. Pendant l'été, il laissait quelques champs en jachère afin de conserver au sol une humidité indispensable. Pour se protéger contre une perte financière totale en cas de sécheresse, il a élevé du bétail acheté dans l'Est; d'ailleurs, il n'a jamais cessé d'encourager les cultivateurs des Prairies à diversifier leur mode de culture.

Au tournant du siècle, la plupart des cultivateurs de la région d'Abernethy étaient bien établis et ils avaient de si bonnes récoltes que le mode de transport des produits s'est révélé insuffisant. Au point d'expédition par voie ferrée à Indian Head, situé à 25 milles environ d'Abernethy, les plates-formes de chargement n'étaient pas satisfaisantes. De plus, les agents ferroviaires ne mettaient pas toujours les wagons disponibles à la disposition des premiers venus. En outre, les exploitants d'éleveurs diminuaient souvent la qualité des produits, privant ainsi les cultivateurs d'un prix de revient équitable.

Vers la fin de 1901, W. R. Motherwell et son voisin, Peter Dayman, décidèrent de convoquer une réunion des cultivateurs afin de discuter des mesures à prendre en vue d'améliorer les conditions d'expédition des produits agricoles. Par voie de courrier, ils invitèrent les agriculteurs à se rendre à Indian Head le 18 décembre 1901. Dayman et Motherwell savaient que le nombre de cultivateurs serait plus élevé que d'ordinaire ce jour-là, à Indian Head, du fait que les premiers ministres du